

一、前言

自從中國海關總稅務司赫德(Robert Hart)在1896年4月9日所發行的海關通令第706號/郵政通令第7號宣佈大清郵政終於獲得政府同意而得以成立後，大清郵政的版圖即從通商口岸逐漸向內陸延伸(圖1)。從在1897年正式掛牌營運到1911年的辛亥革命，大清郵政在短短14年之間經過兩次計劃性的擴展。這兩次的擴展都是因為清政府覺得在海關主導下的郵政事業並未達到預期的快速成長，而在部分地方輿情的反映之下，清政府希望大清郵政的擴張腳步能夠加速。

第一次的郵路擴展是在1898年由總理衙門下令給赫德，希望郵政在海關的指導之下能夠立刻採取更積極的行動。一如以往的行事作風，赫德在採取行動之前必要收集情報，在這件事情上也不例外。除了各處海關稅務司會定期彙報給他相關情報之外，赫德為此也派遣調查員到各處去瞭解何處需要郵政，何處適合設立郵政據點，何處可以與其他的既有郵路或未來的鐵路相連接，以達到更好的動線聯結，以及使覆蓋的郵政地區能夠發揮到最大的功效。但因為隨後即有庚子拳亂，所以擴展的行動暫緩。

赫德本人還差點在這次拳亂中喪生。倫敦泰晤士報甚至在1900年7月17日刊載

一篇訃文以配合本來要在倫敦聖保羅大教堂為赫德舉辦的追悼會。此篇名為‘赫德爵士’的訃聞，不知是由哪位和赫德不合的人士所執筆，依照其口氣和內容判斷應該是出自於某位英國外交體系的官員。雖說是追悼文，行文之間卻透露出這位執筆人對赫德長年累積的憤怒，說這個從北愛爾蘭來的英國人，在中國認真地工作四十多年，只回到歐洲兩次。之後更是只有離開北京一次。執筆者諷刺地說，若是赫德願意與外界多接觸，也許他會更加有用處。這訃文也認為赫德已

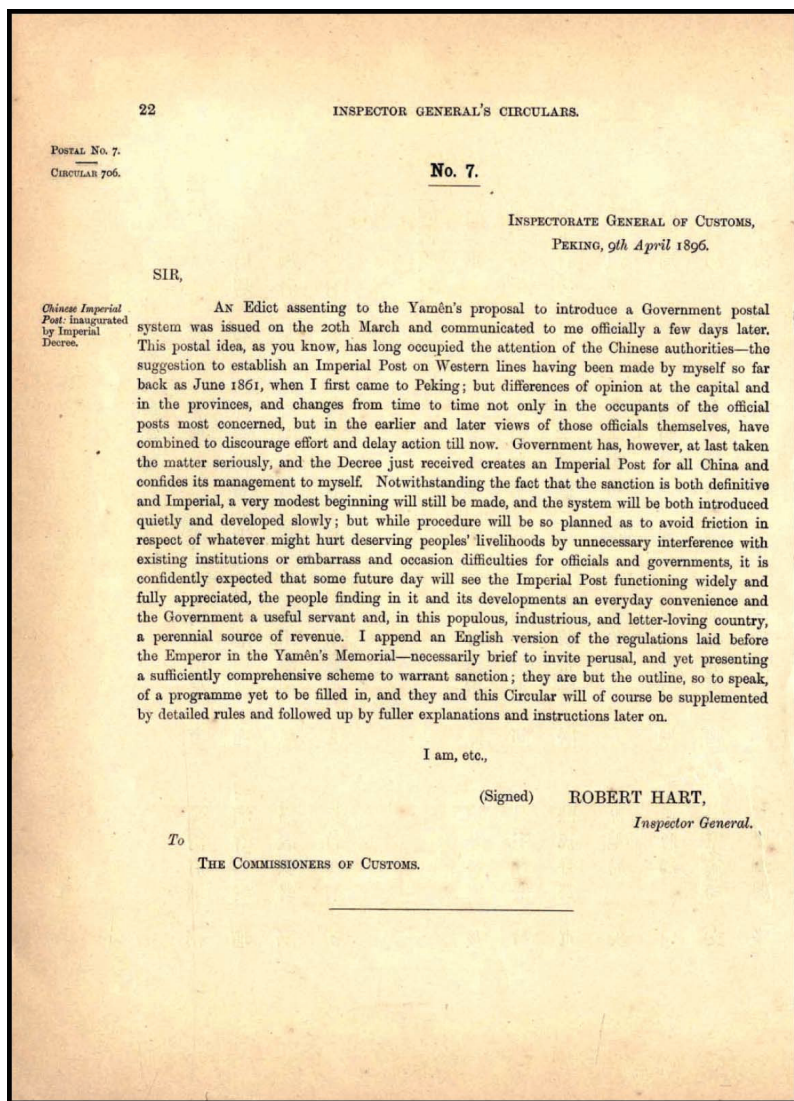


圖1：1896年4月9日所發行的海關通令第706號/郵政通令第7號

經忘了他的英國身份，而一味的護著中國。說赫德對中國的愚忠讓他只要是遇上和中國有關的事務，都會蒙上一股讓英國人難以理解的主觀判斷。（註1）

在庚子拳亂之後，郵政的擴展隨即展開。其中又以北方的成績更為顯著。新的郵政據點的設立在很多時候都是要依賴具有經驗的郵政華員來開疆辟土，尤其在通商口岸和一線城市以外的內陸地區更是要仰賴他們。有三個原因促成郵政在北方擴展的速度比其他地方還快速：1. 北方的政治和軍事的重要性，並與北京聯繫上的必要性，2. 北方的鐵路系統起步較早，因此較其他地方更為發達，3. 北方的水路系統遠不比南方綿密，這直接造成北方的民信局的活動能力也因此沒有南方民信局的強大。下面的統計數位顯示，從1904年到1913年郵政分局在華北，長江中游，長江下游和華南等四個郵區成長的

情況。（圖2）這些統計數字很清楚地說明，在這十年之內，華北的郵政版圖成長最快，而且是以很明顯的差距與第二名的華南地區（主要為廣東和雲南）拉開。而郵政分局的設立速度在人口最多和經濟最富裕的長江下游地區（湖北到杭州一帶）反而是排最後一名。這並非是這個地區的通郵量和通郵需求比其他三個地區還少，而是說明這個的地區的信局和信客的勢力較大，所以一般民眾有較多的選擇，而非得要依賴大清郵政不可。（註2）

第二次較大規模的郵路拓展則是在1908年以後。這時赫德已經離開中國。郵政事務雖然依舊由海關做最後的統轄，但這時的郵政總辦帛黎(A. Théophile Piry)在郵政事務上有較多的發言權。第二次的郵政擴展是清政府有意的要讓大清郵政與裁撤驛站的計劃做接軌。

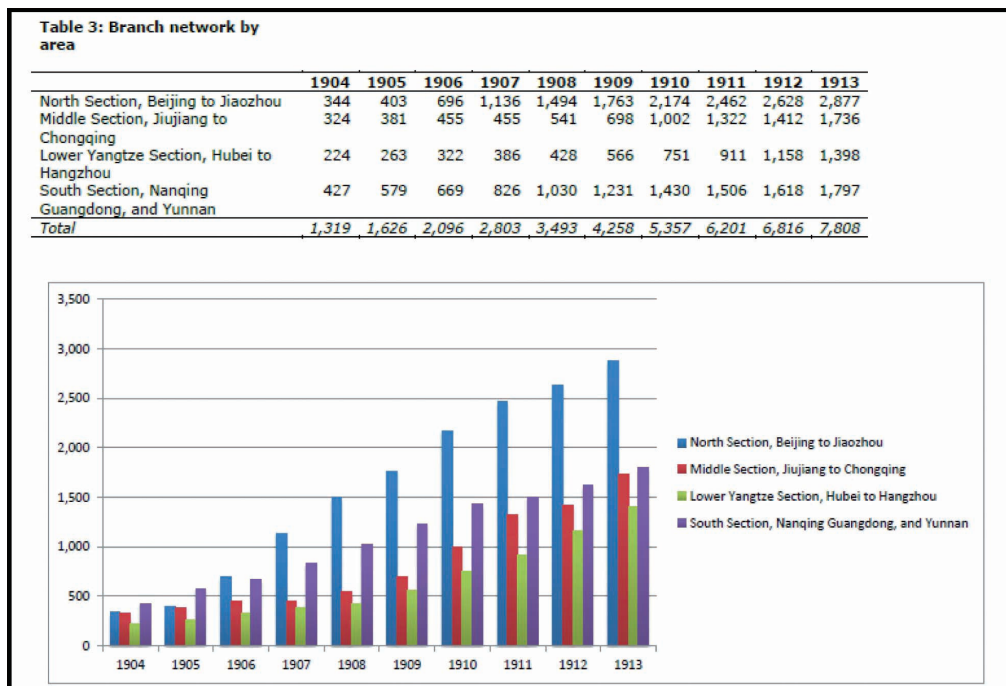


圖2：大清郵政/中華郵政，從1904年到1913年郵局分局在華北，長江中游，長江下游和華南等四個郵區成長的情況。請參考註2

從「1908年郵政事務情形總論」可看出，清政府希望郵政能夠與鐵路發展結合，並將郵政推展到蘭州以西到達新疆。而在同年，也可看到郵政路線已經被拓展到喇嘛廟（今天的鄂爾多斯市），宣化和多倫諾爾等地。到了1909年，蒙古的郵政路線又有更進一步的擴展。當然，前次的郵政擴展在交通路線上非常有助於第二次的擴張。例如張家口在1903時已經有新式郵政。京張鐵路在1909年完成之後更是有助於郵政在外蒙古的進展，尤其是張家口到庫倫這段。關於這點，下文會繼續提到。但在這裏有必要先稍微說明一下俄國在中國北方通郵的情況。

二、早期俄國在外蒙和華北通郵情況

關於中俄之間的現代通郵規定在1858年簽訂的中俄天津條約和1860年的中俄北京條約中可以窺見。但是不同於中英天津條約中對於英國商人和外交人員在華通郵的開放，清政府對俄國的通郵的規定相當嚴格。（註3）清政府對於俄國在蒙古和華北的通商和通訊的限制反映出他們對俄國長期以來的不信任和防備之心。例如在中俄天津條約中的第十款和第十一款中有提到清政府寧願與俄國分攤昂貴的費用來透過驛站替俄國公使送信，也不肯讓他們如英國一樣的自行在華籌備郵政。這個情況到了1860年似乎稍微有改善。依照1860年的中俄北京條約，俄國商人若事前有向當地政府報備並經過同意後則可以雇用人馬來傳遞郵件。但儘管如此，清政府對於俄國通郵依然限制重重。清政府長久以來對俄國的不信任其來有自，非常擔心俄國會利用語言上的模糊來強硬設立郵政。雙方對於條約是否允許俄國在華設立郵務僵

持不下。（註4）

到了1863年俄國商人郵政（The Russian Merchants' Post）成立，其經營的路線包括天津，北京，張家口，庫倫和恰克圖。這是一個由俄國政府在背後提供大量資金支助的郵政服務。它對俄國商人提供免費服務，但對於非俄國商人的委託則收費。不容置疑地，俄國商人郵政實際上所服務的網路一定是超過這些城市所組成的範圍。因為住在中國其他開放口岸的俄國商人都可以把信件送到天津集中，以便繼續往蒙古和俄國等地送達。不過，俄國商人郵政的效率實在不好，俄國商人抱怨連連。在1867年，一個由Charles Mitchell Grant的英國人所辦的私人郵遞服務成立了，而這個服務似乎還比較令俄國商人滿意。由他所辦的郵政可以在11或12天內傳遞由恰克圖到天津的郵件。（註5）

依照俄國著名蒙古學者阿·馬·波茲德涅耶夫（Aleksei Matveevich Pozdnev）的說法，到了1870年的三月，俄國帝國郵政（Russian Imperial Postal Administration）終於取代俄國商人郵政而正式在華經營，並且在北京，天津，恰克圖，庫倫和張家口都有據點（註6）。但根據俄蒙郵史專家Raymond Casey，這個說法似乎是以偏概全。Casey認為這只是俄國政府出面擔保從恰克圖到天津這段郵線是由俄國商人郵政運作但得到俄國政府的保護。Casey認為俄國郵政應該是要到1874年才在中國正式營運。（註7）但無論如何，俄國郵政在1870年代在華設立是個事實。

根據1897年3月的郵政通令第30號（也是海關通令774號），大清郵政透過俄國在華公使與俄國郵局在那年簽訂了一個寄往恰克圖和其沿途地方的郵件互送同意書。這個

同意書規定在通商口岸的大清郵政會接受凡是貼有7 kopeck的郵票(其他國的郵票不算),並且最後的投遞地點是恰克圖,庫倫或張家口的信件。大清郵政會把在各通商口岸收到的這類信集中在北京,然後交給俄國郵局。同樣的,俄國郵局在恰克圖和張家口這條郵線上則有義務接受凡是貼著中國平信郵票的信件,然後集中在北京交給大清郵局。(見圖3和圖4)

俄國郵局在恰克圖和張家口這段郵路需要雇用蒙古騎隊來隨行保護。而從張家口到北京這段更是頻繁雇用中國信局來傳遞郵件。例如在1894年(光緒20年)的一個俄郵被劫案中,就有這方面的訊息。俄國郵局委託西光裕信局來承辦張家口到北京這個路線的郵務運載。西光裕信局的一名叫李金海的雇員在這年農曆二月某日在經過榆林附近時,

被五名歹徒搶劫。損失重大,除了信件之外,還包括官項銀四萬兩的匯票。(註8)

在上述的1897年的中郵件互送同意書簽訂之前,中國商人一般是用自己的商隊,或假手俄國商人,或俄國郵政來進行蒙古與華北之間的通訊。在這個郵件互送同意書簽訂之後,中國商人就可以以國內平信的郵資在恰克圖和庫倫寄信,透過俄郵傳遞到北京。如上所述,在經過了第一波郵路拓展之後,大清郵政的版圖已經有明顯的擴張。在1903年,內蒙的幾個重要城鎮,如張家口,歸化和大同等地都已經設有郵局,這些據點與北京和太原形成北方郵政的基礎路線。(註9)

到了1909年的1月,中俄又簽訂了「中俄郵政局互訂代寄郵件章程」。這個章程對於俄國郵局在中國的通商口岸和東北地方的郵務都有所著墨,但對於蒙古地方則無提

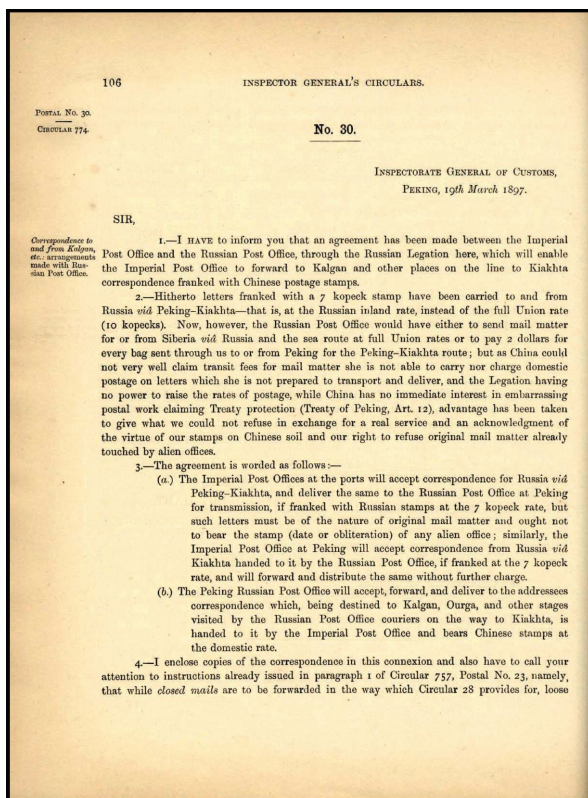


圖3：1897年三月的郵政通令第30號，頁1

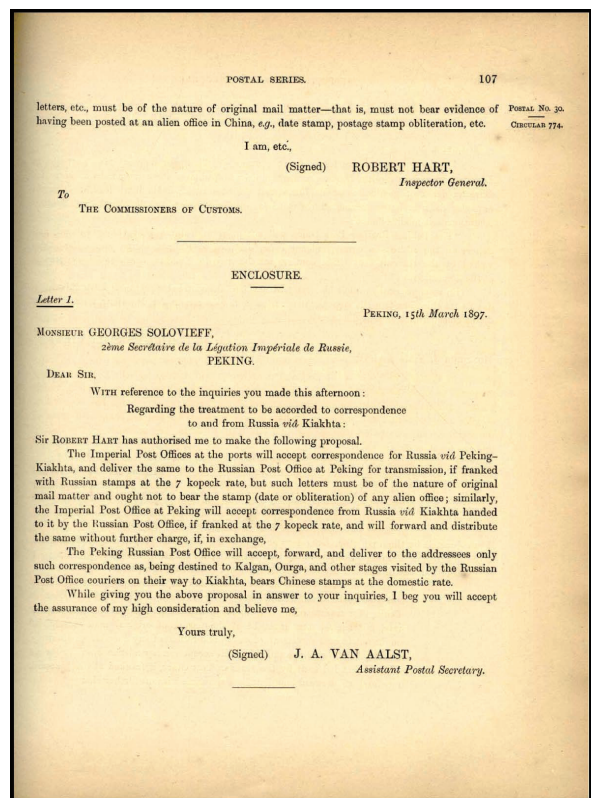


圖4：1897年三月的郵政通令第30號，頁2

及。這個郵件章程充分展現出大清郵政在未加入國際郵聯之前，是透過與各國雙邊同意章程來與郵聯的規章接軌。類似的章程也和英國，法國，日本，德國等國簽訂過。此外，若從俄國的角度來理解，這個章程也剛好鋪成出他們在東北的勢力。同時，這個章程也顯示出大清郵政在此時對於蒙古地方依舊沒有勢力。但這個情況不到一年就很快地被改變了。

三、蒙古郵路的拓展和庫倫到張家口郵路的啟始

對於大清郵政是在何種情況下到達庫倫的歷史背景是值得探討的。因為這不止牽涉到大清郵政正式在外蒙運作的歷史時刻，也牽涉到大清政府如何看待自己與外蒙的關係。此外，中俄的郵政關係也蘊涵著豐富的歷史意義。那就是在庚子拳亂之後，清政府不得不同意列強的要求來實行新政。但除了回應列強的要求之外，清政府也希望藉由開放蒙古和東北，來增加財政稅收以及使這些地方內地化和漢化。關於最後這一點，可以說從十九世紀末葉，清政府察覺到有必要對這些地區加強控制，以制衡俄國和日本在這些地區日益增加的勢力。

這個以慈禧太后為主導的新政就直接挑戰到清政府與蒙古的關係，特別是所謂的開放蒙地，允許漢人在外蒙擁有土地，開採礦產，允許蒙人學習漢語，並且滿漢和蒙漢通婚等等政策。這些經濟和文化上的開放政策都直接衝擊到原來的滿蒙宗主關係，和刺激蒙古對自己的身份和認同問題的檢視。隨之而來的郵政系統是使這些問題更加緊張的一環結。

帛黎在1910年5月21日撰寫「宣統元年

（1909年）的郵政事務情形總論」，這份報告中有一些值得注意的地方。他寫道，由於鐵路（京張鐵路）已經可以連接懷來和張家口，這加強了張家口在貿易上的重要性，所以大清郵政決定要辦一條連接庫倫和張家口的2700里的郵路。去年5月份（農曆三月）一個巡察供事被派到蒙古展開調查的工作。當帛黎在寫這份報告時，依照他的口吻，庫倫在他寫作的那個時候已經有個郵政分局，而張家口到庫倫的路線已經開始運作。帛黎繼續寫著，郵政路線也被擴展到恰克圖，而且他們也將要在買賣城設立一個分機構。隨後他又寫著，這個庫倫和張家口的2700里的郵路是歸屬於北京郵界，每週由兩地各發一次。信件由蒙古人為主的馬差運送，整段路有9站停留以更換馬匹和休息，整段路程要花上9天。（註10）

儘管帛黎有對於蒙古郵政的拓展做了上述的簡單說明，但他並沒有交代到底庫倫和張家口的郵政路線在何時正式啟動，而且他也沒有交代庫倫之所以會設立郵局的背後另外一個複雜因素，即中俄在外蒙進行的權力角力，以及清政府如何把郵政看作是主權的宣示。

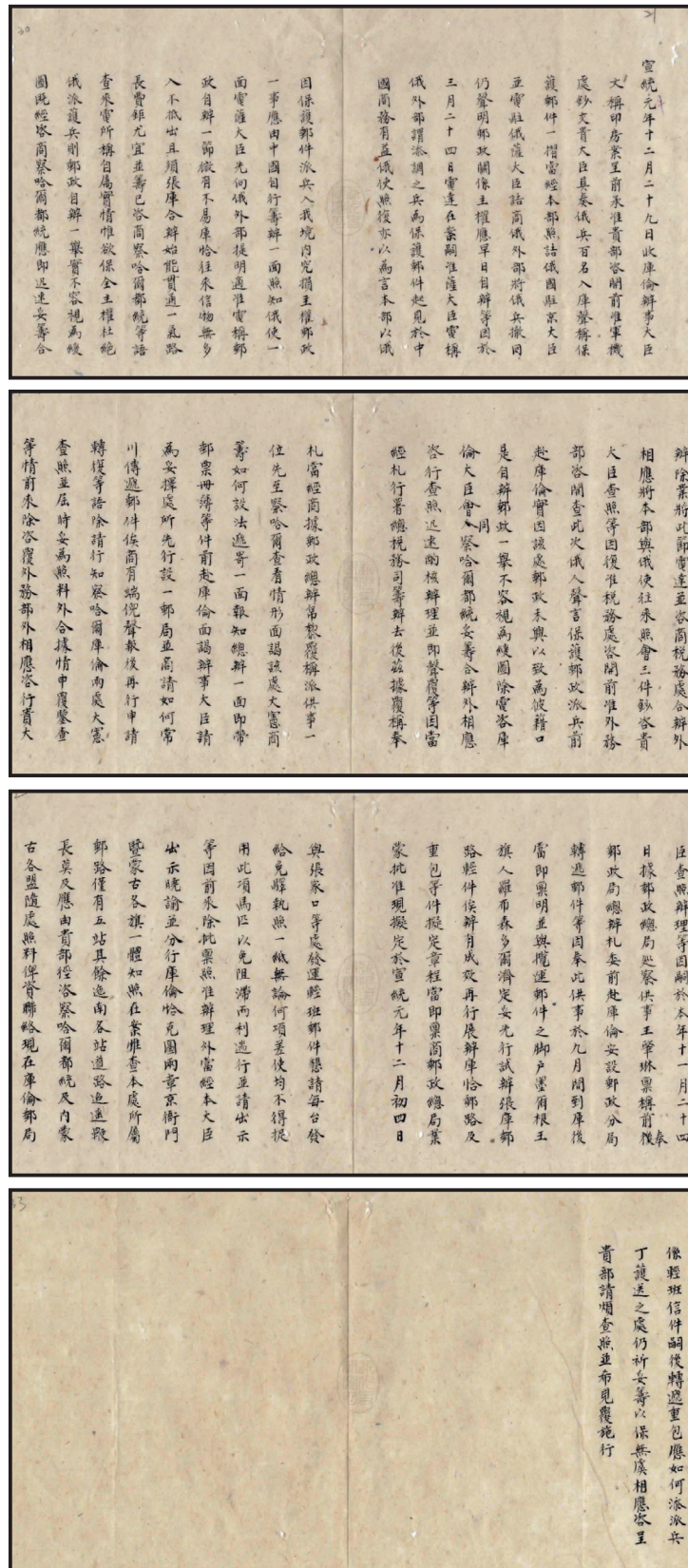
在宣統元年三月（即陽曆1909年5月），一群約百名的俄國士兵以保護俄國郵件的安全為由進入庫倫。但經過外交調停之後，這些士兵被迅速地調離。俄國欽差全權大臣（即駐華公使）廓索維慈（I. J. Korostovetz）行文外務部向清政府表示此舉只是單純的保護俄郵，絕對無「侵礙中國主權之意。」（註11）然而就在此番風波之後，清政府深感在外蒙設立郵政的必要性以示主權，於是要求海關總稅務司令郵政總辦立刻著手進行。在這個棘手的情況之下，郵政總局巡察供事

圖5—8：「庫倫俄兵百名係因換班並保護往來郵件並無侵礙中國主權由」檔案

王肇琳便被派往庫倫做開辦郵政的準備。而這位王肇琳郵政總局巡察供事就是帛黎在「1909年的郵政事務情形總論」中提到的那位人手。
（註12）（見圖5~8）

這份由庫倫辦事大臣三多寫給外務部的函件還提到，郵政總局巡察供事王肇琳帶著郵票冊簿在農曆九月到達庫倫以勘察情況，並且選擇一個定點以設郵局。文中又寫道：王肇琳「與攔運郵件之腳戶墨爾根王旗人羅布森多爾濟定妥先行試辦張庫郵路輕件俟辦有成效再行展辦庫恰郵路及重包等件。」在郵政總局批准之下，擬定宣統元年12月4日（即陽曆1910年1月14日）開始實行運行庫倫-張家口的輕班郵件。

的確，如帛黎所說的，這段庫張郵路一開始要走上9天才完成。帛黎對這個速度並非滿意。他歸咎於蒙古人在路途中換馬匹時停留休息太久，他希望能夠有辦法使效率增加。然而因為地理因素的關係，這段路程的確需要非常仰賴蒙古騎士，一般漢人是沒有辦法勝任這個工作。庫張郵線到了宣統二年的8月份之後，每週來往兩次並送包裹。（註13）



蔡明峰君慷慨提供他所收藏的在庫倫-張家口郵政開局首日封的圖片。從信封上的文字訊息和郵戳得知這封信是由庫倫（見圖

9左手邊的郵戳

和圖10為其放大圖，標識著‘蒙古，乙酉臘月初四，庫倫’）寄到太原祁縣。這封信約在十二日到達張家口（見圖11，郵戳雖不清楚但‘臘月，十二日，和家口’等數字可判），若接鐵路則在十三日到達北京是非常合理的（見圖12，郵戳標識著十三日到北京）。另外，從1913年發行的中國郵政全圖（Postal Map of China）中可以看

到張家口經庫倫到恰克圖的郵路。此時張家口已經有鐵路到北京和大同。從張家口經由鐵路把信送到北京，然後再經由鐵路送太原

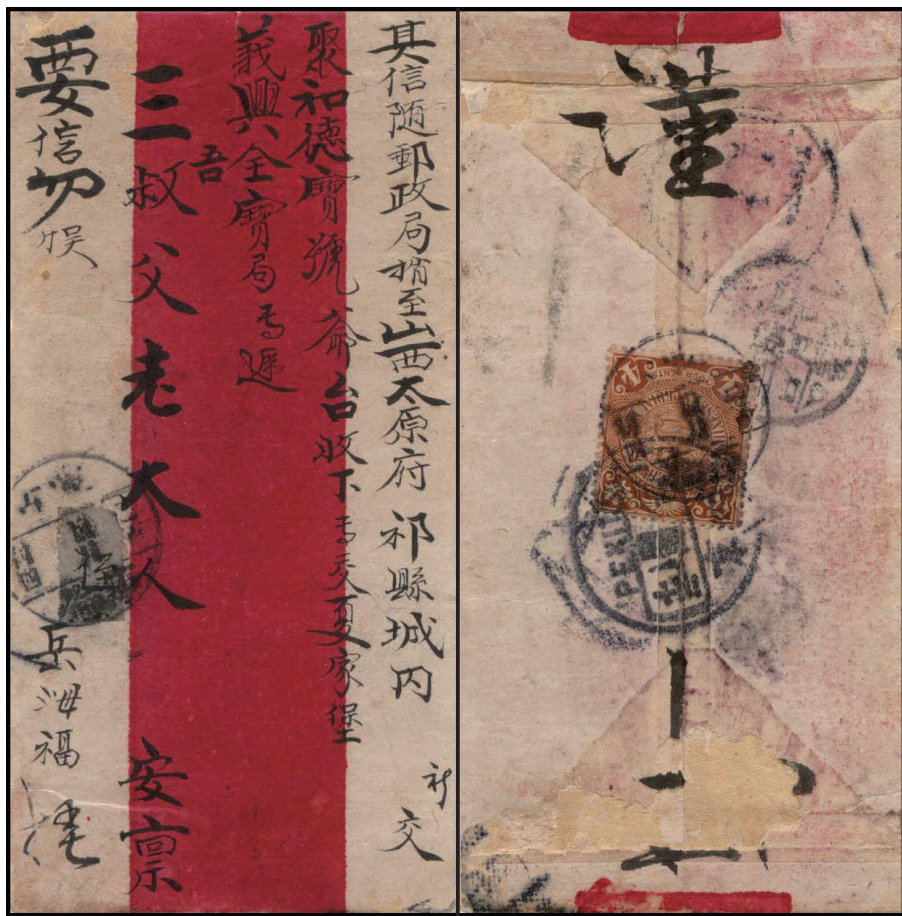


圖9：在乙酉臘月初四 即陽曆1910年1月14日 由庫倫寄往太原祁縣的首日封



圖10：標明‘蒙古，乙酉臘月初四，庫倫’的郵戳



圖11：郵戳帶有‘臘月，十二日，和家口’等數字可判



圖12：郵戳標識著十三日到北京

是當時最快的郵遞方式。（圖13）

四、結語

大清郵政從一個並不太受到關注的機構在很短的時間內有顯著的成長。如同蔡明峰君在其《大清郵政－版圖拓展模式之研究》一書中提到的，大清郵政以‘點’，‘線’，‘單面’，和‘多面’的方式擴展。（註14）。而本文不僅試著將蒙古郵政路線的開展放在清末兩次的郵政擴張的脈絡下來檢視，也試著將它放在中俄關係的區域政治框架下來理解。而庫張郵線的開啟，就

是證明了這個觀點。經營蒙古郵路是一個賠錢的事業，然而清政府為了宣示對外蒙的主權，只能去做。相同的邏輯在1917年當面對連接庫倫到烏裏雅蘇台的郵線時又再次獲得應證。

註1：‘Sir Robert Hart’, *The Times*, 1900, July 17.

註2：Weipin Tsai, ‘The Qing Empire's Last Flowering: The expansion of China's Post Office at the turn of the twentieth century’, *Modern Asian Studies*, Volume 49, Issue 03 (May 2015), 895 – 930頁.

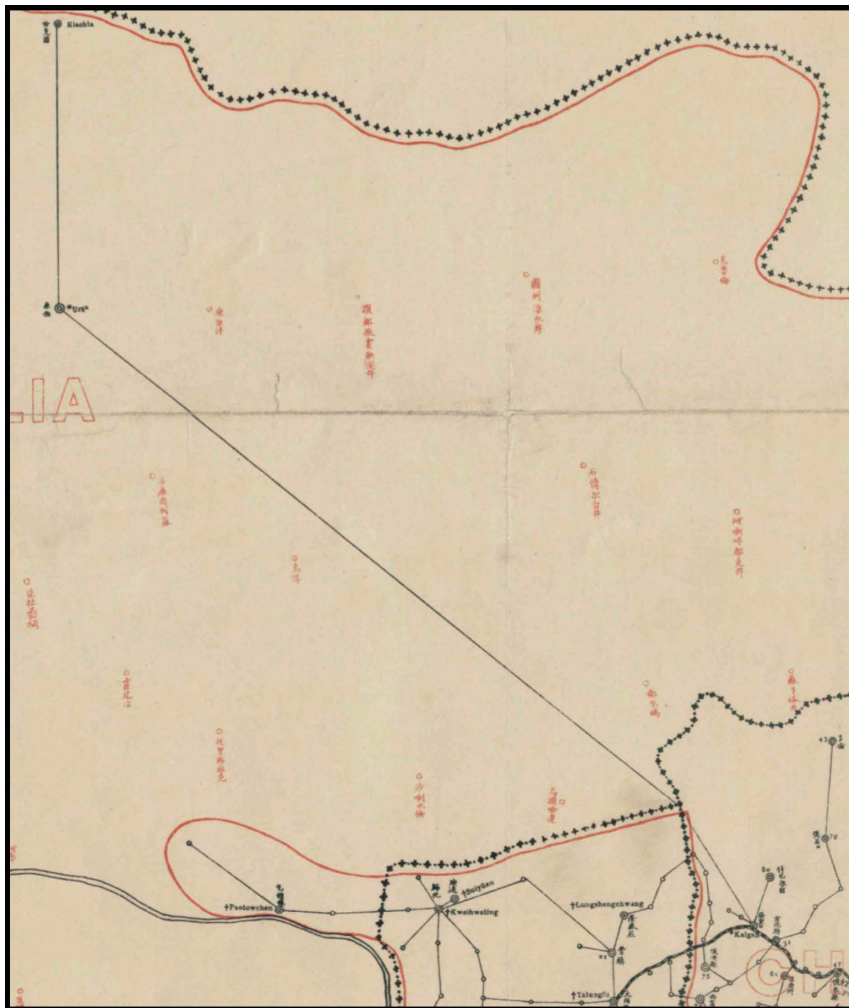


圖13：1913年發行的中國郵政全圖〈Postal Map of China〉中的部分圖，顯示張家口到庫倫和恰克圖的郵路。此時張家口已經有鐵路到北京和大同

- 註3：Weipin Tsai, 'Breaking the Ice: The establishment of overland winter postal routes in the late Qing China', *Modern Asian Studies*, Volume 47, Issue 06 (November 2013), 1749-1781頁。
- 註4：「私立驛站均在條約之外，日久恐滋流弊，不可不防」，《咸豐朝籌辦夷務始末》，75-26，77-4。
- 註5：阿·馬·波茲德涅耶夫(Aleksei Matveevich Pozdnev)在十九世紀下半葉做了數次蒙古之旅，對於他的旅行他的記載非常詳細。Aleksi Matveevich Pozdnev, *Mongolia and the Mongols*, translated by John Roger Shaw & Dale Plank, editor John R. Krueger. Indiana University Press, 1971, volume 1, 第401頁。Wolfgang C. Hellrigl和Raymond Casey對此事也有談到，但他們兩位都說Charles Mitchell Grant的郵遞服務在1866年就開始。我個人比較采信Pozdnev的說法。請參考Wolfgang C. Hellrigl, *The Postal History of Mongolia, 1841 – 1941*, The Royal Philatelic Society London, 2011, 第33頁以及 Raymond Casey, 'The Russian Post Offices in the Chinese Empire (Part II)', 從The David Feldman company的網頁找到的電子版，第16頁。
- 註6：張翊，《中華郵政史》，臺北，東大圖書公司，1996年，第123頁；也請參考波茲德涅耶夫(Pozdnev)，*Mongolia and the Mongols*，第402頁
- 註7：Raymond Casey, 'The Russian Post Offices in the Chinese Empire (Part II)', 第107-8頁。
- 註8：俄國公使喀希尼(Cassini, A. P)致海關總署，「照稱俄國送信局夫由張家口赴京在榆林地方被劫信件匯票已派高業福前往訪查請飭嚴緝並協助查辦由」，光緒20年02月25日；1894-03-31，中央研究院近代史研究所檔案館01-17-038-03-001。
- 註9：總稅務司函致外部，中國第二歷史檔案館，南京137(2)/304。
- 註10：'Report on the Working of the Imperial Post Office, 1st Year of Hsüan T'ung (1909)', *Returns of Trade and Trade Reports, 1909*, China Imperial Maritime Customs, Statistical Series: Nos.3 and 4. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1910, 第2&10頁。
- 註11：「庫倫俄兵百名係因換班並保護往來郵件並無侵礙中國主權由」，宣統01年03月26日(1909-05-15)，中央研究院近代史研究所檔案館，檔案號03-46-001-01-013。
- 註12：庫倫辦事大臣三多致外務部，「俄兵百名入庫聲稱保護郵件事」，宣統01年12月29日；1910-02-08，中央研究院近代史研究所檔案館02-02-009-09-021。
- 註13：「郵政總局有關外蒙辦理郵務情形的呈文及交通部訓令」，中國第二歷史檔案館，南京137(2)/638。
- 註14：蔡明峰，《大清郵政－版圖拓展模式之研究》，臺北：蟠龍郵票，2007年，第4頁。